



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

ПРАКТИКА ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО (КОМПЛЕКСНОГО) ПОДХОДА К СОБЛЮДЕНИЮ ТРЕБОВАНИЙ ИКАО ПРИ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СОГЛАШЕНИЯ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Всеобъемлющий (комплексный) подход к соблюдению применимых SARPS и PANS при сертификации аэродромов является важным условием внедрения требований ИКАО в области аэронавигации, а более чем 25-летняя практика реализации такого подхода является значительным вкладом в обеспечение безопасности полетов в регионе государств – участников Соглашения об авиации и использованию воздушного пространства.

Настоящий документ представлен с целью информирования авиационного сообщества о возможности реализации комплексного подхода к обеспечению высокого уровня безопасности полетов на этапе сертификации аэродромов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Без финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14 "Аэродромы"

¹ Текст на английском и русском языках представлен Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Всеобъемлющий (комплексный) подход к соблюдению применимых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) при сертификации аэродромов является важным фактором внедрения требований ИКАО в области аэронавигации и повышения уровня безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Безопасность полетов на аэродроме обеспечивается его инфраструктурой: взлетно-посадочными полосами, рулежными дорожками и перроном, визуальными средствами и т. д. вместе с эксплуатационными мерами, а также службами и иными аспектами, регулируемые Приложением 14 "*Аэродромы*".

2.2 Для обеспечения независимости от погодных условий и поддержания высокой интенсивности полетов на аэродроме необходимы местные органы управления воздушным движением, средства и службы связи, навигации и наблюдения, условия безопасного функционирования которых определяются Приложениями 11 и 10, а также PANS-ATM.

2.3 Метеорологическое оборудование и службы, а также органы аэронавигационного обслуживания (ANS) на местах, как и меры по защите от актов незаконного вмешательства, регулируемые Приложением 3 "*Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации*", Приложением 4 "*Аэронавигационные карты*", Приложением 15 "*Службы аэронавигационной информации*" и Приложением 17 "*Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*", также являются необходимыми компонентами системы обеспечения безопасности полетов вместе с организацией производства полетов согласно Приложению 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" и PANS-OPS.

2.4 Приложение 14 требует сертифицировать аэродромы в соответствии с требованиями этого Приложения, а также другими применимыми требованиями ИКАО (пп. 1.4.1, 1.4.2 тома I), устанавливая для этого критерии и процедуры сертификации (п. 1.4.3 тома I).

2.5 Таким образом, сертификация аэродромов является этапом, на котором проводится утверждения необходимых условий обеспечения безопасности полетов, которыми являются применимые требования SARPS и PANS ИКАО. Именно в такой постановке решалась задача сертификации аэродромов в регионе государств – участников Соглашения об авиации и использовании воздушного пространства.

2.6 Соответствующие требования были включены в состав сертификационных требований к аэродромам (АП-139², том II, приведен на сайте МАК www.mak-iac.org), охватывая упомянутые выше SARPS и PANS ИКАО.

2.7 В такой постановке аэродром рассматривается как комплекс технических средств и организационных мер, включающий:

² Здесь и далее АП – Авиационные правила (АП-139 и 170), принятые Советом по авиации и использованию воздушного пространства для использования в регионе государств-участников Соглашения.

- a) наземные сооружения, такие как взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки и др.;
- b) воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему территорией;
- c) оборудование аэродрома – визуальные и не визуальные средства навигации, УВД и связи, средства спасания и борьбы с пожаром на воздушном судне, метеорологические средства и др.;
- d) меры по обеспечению безопасности полетов и безопасной эксплуатации аэродрома,

а также другие компоненты, определяемые соответствующими SARPS и PANS ИКАО. Таким сочетанием компонентов также обеспечивается координация, необходимая для достижения высокого уровня безопасности полетов.

2.8 Однако на этапе сертификации аэродрома демонстрация соответствия всем необходимым требованиям к оборудованию может оказаться труднореализуемым и малоэффективным. Примерами могут служить подтверждение соответствия уравнениям МКС, указанным в Приложении 14 "Аэродромы", а также многим положениям Приложения 10 "Авиационная электросвязь". Таким образом, испытание экземпляра оборудования на месте его установки в общем случае не гарантирует соответствия оборудования всем требованиям, изложенным в SARPS ИКАО.

2.9 Кроме того, важность и сложность поддержания безопасности полетов в рамках ОрВД постоянно возрастает. В значительной мере это связано с большой степенью автономности поставщиков обслуживания и изготовителей оборудования аэродромов и воздушных трасс. Как показывает опыт, также необходимы проводимые под эгидой авиационной администрации специальные документальные и/или натурные проверки. Их основной целью является как оценка соответствия типов оборудования всем характеристикам SARPS, так и оценка наличия контроля качества выпускаемых экземпляров в сфере производства оборудования. Это подтверждается сертификатом, выдаваемым производителю оборудования.

2.10 С учетом изложенного, было определено требование о применении на аэродроме только сертифицированных типов оборудования. Это требование было включено в Правила сертификации аэродромов (том I АП-139), приведен на сайте МАК.

2.11 В развитие этого положения были созданы правила и технические требования по сертификации оборудования аэродромов и воздушных трасс, соответственно тома I и II части 170 Авиационных правил "Сертификация оборудования аэродромов и воздушных трасс" (приведены, в том числе, на английском языке на сайте МАК).

2.12 Требования к оборудованию в составе сертификационных требований к аэродромам тома II части 139 Авиационных правил охватывают его размещение на аэродроме, а также характеристики, зависящие от конкретных условий аэродрома, которые контролируются при вводе и в процессе эксплуатации экземпляра оборудования данного типа. Выполнение требований безопасности полетов в части остальных параметров и характеристик оборудования аэродромов подтверждается в процессе сертификации типа (типовой конструкции) оборудования согласно вышеупомянутым правилам АП-170.

2.13 Технические требования к оборудованию аэродромов и воздушных трасс (том II АП-170) используются для подтверждения в полном объеме соответствия типовой конструкции оборудования требованиям ИКАО, региональным и отраслевым требованиям. Сертификационные требования к оборудованию также учитывают местные климатические условия и условия окружающей среды, воздействия от воздушных судов и др. Также предусмотрены требования, учитывающие международные стандарты в области качества, относящиеся к организации производства, видам контроля, испытаниям продукции, организации инспекционного контроля на предприятиях изготовителя.

2.14 Следует отметить, что реализацией изложенного выше подхода при сертификации порядка 100 наиболее крупных аэродромов и более 600 типов оборудования аэродромов и воздушных трасс был сделан весомый вклад в обеспечение безопасности полетов в регионе государств – участников Соглашения.

— КОНЕЦ —